

Cultuurhistorische analyse en aanbevelingen

Standaardstation type Beilen

Cultuurhistorische analyse en aanbevelingen

Standaardstation type Beilen

station Veenwouden



Inhoud

05	Inleiding
07	Het standaardstation
21	Standaardstation type Beilen
36	Waardering en Aanbevelingen
42	Extra aanbevelingen voor andere typen
43	Geraadpleegde literatuur



Inleiding

Dit rapport over het standaardtype Beilen is gemaakt in opdracht van NS Poort naar aanleiding van de wens tot een seriematige aanpak te komen van een hele verzameling standaardstation. NS Poort heeft de ambitie deze stations aan te passen zodat ze weer herkenbaar zijn als station, ze als zodanig kunnen functioneren maar tegelijk ook aantrekkelijk worden voor ondernemers om zich er te vestigen. Door de hele serie onderwerp te maken van een cultuurhistorische verkenning en een nieuw standaardontwerp te laten maken voor aanpassing of verbouwing wil men de volgende vragen beantwoord zien:

- *Welke mogelijkheden zijn er om op eenvoudige manier het stationsgebouw beter geschikt te maken voor (nieuwe) ondernemers?*
- *Welke mogelijkheden zijn er tot uitbreiding van het volume?*
- *Hoe kan de (wacht) beleving verbeterd worden?*
- *Hoe zorgen we er voor dat het station haar identiteit behoudt, of terugkrijgt?*

De opdracht voor het maken van een standaardontwerp is gegund aan het bureau Kempe Thill en Crimson is gevraagd een cultuurhistorische verkenning met bijbehorende waardestelling te maken van type Beilen. Op de eerste plaats is de laatste vraag van belang voor ons onderzoek en aanbevelingen; de identiteit van het station wordt voor een belangrijk deel uitgedragen door de architectuur en vormgeving ervan. De historische ervaring van een gebouw draagt ook in belangrijke mate bij aan de identiteit van het station. Het antwoord op de laatste vraag is daarom vanuit de cultuurhistorie voorwaardenscheppend voor het beantwoorden van de andere vragen.

Voor de NS is dit ook al vele jaren het uitgangspunt, in ieder geval sinds de NS - bij monde van het Bureau Spoorbouwmeester - zelf het initiatief nam in het ontdekken, uitdragen en uiteindelijk uitbaten van de cultuurhistorische waarden

van haar immense verzameling stationsgebouwen. Een studie, uitgevoerd door Crimson en door Urban Fabric, leidde uiteindelijk in 2009 tot "De Collectie", een boekwerk waarin 50 stations staan beschreven die volgens de directie van de NS de topstukken zijn, waarvan de cultuurhistorische waarden voor de toekomst bewaard moeten worden.

Dit initiatief was niet alleen ingegeven door het historische besef van de NS en haar geloof in de publieke zaak, maar tekent ook een kentering in het denken over vastgoed en stationsgebieden. Men beseft steeds meer dat juist de zachte waarden van historische gelaagdheid, herkenbaarheid, culturele distinctie en authenticiteit van beslissende impact kunnen zijn op de belevingswaarde, de aantrekkelijkheid en dus ook de economische waarde van gebouwen en gebieden, voor nu en voor de verre toekomst. Daarmee verdwijnt een deel van de tegenstelling tussen het publieke-cultuurhistorische en het private vastgoedeconomische. Hoewel type Beilen niet in deze collectie is opgenomen hoort het type bij de hele familie naoorlogse standaardstations waarvan wel typen zijn geselecteerd, bijvoorbeeld het 'plinttype'. De benadering die NS Poort heeft gekozen met deze cultuurhistorische verkenning en de opdracht aan Kempe Thill is een verheugend bewijs dat het aanwijzen van de Collectie werkt in de alledaagse praktijk van de NS en haar partnerbedrijven.

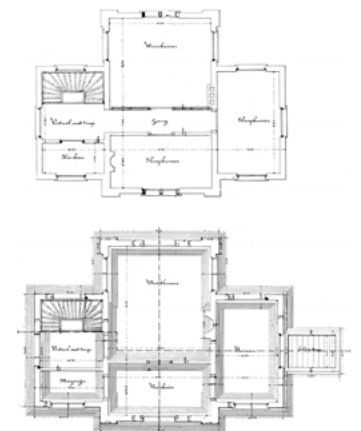
In dit rapport beginnen we met een korte historische schets van de ontwikkeling van standaardstations in Nederland aangezien de voorlopers van belang zijn voor het ontstaan van type Beilen maar ook omdat er vanuit NS Poort de realistische verwachting bestaat dat deze cultuurhistorische verkenning ook bruikbaar zal zijn voor andere, vergelijkbare typen. Vervolgens zullen wij het type Beilen beschrijven en de huidige staat van de gebouwen schetsen. Daarna zullen wij de kwaliteiten van het type benoemen en aanbevelingen doen voor de omgang met de gebouwen. Als laatste zullen we ook een aantal aanbevelingen doen die ingaan op specifieke kwaliteiten van de andere typen.

Het Standaardstation

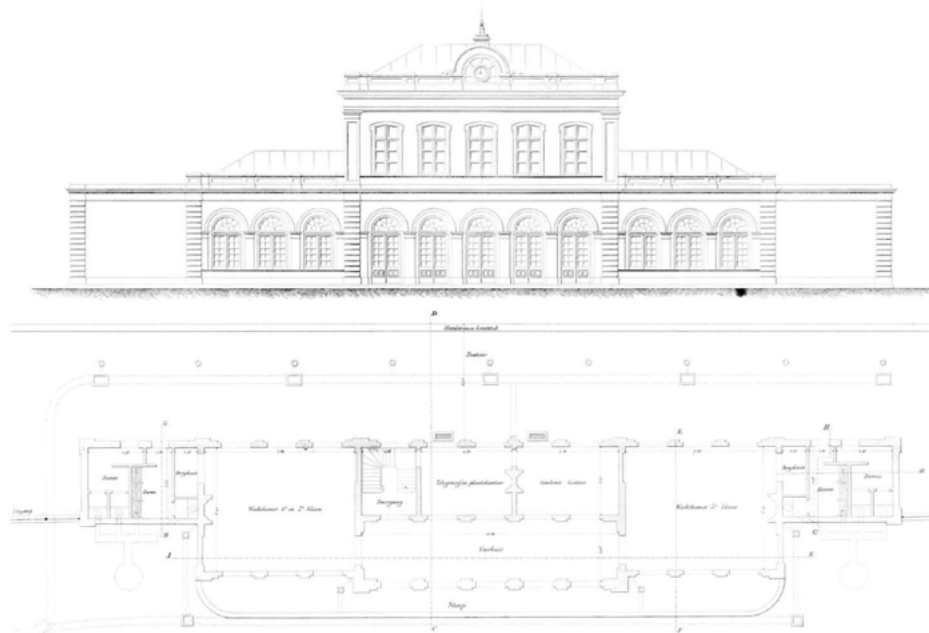
korte historische schets van de ontwikkelingen

Eerste standaardstations

Nadat in 1863 de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS) werd opgericht werden al snel de eerste standaardstations ontwikkeld om de tien nieuwe spoorlijnen die het staatsbedrijf in de jaren zestig van de 19e eeuw aanlegde van stations te voorzien. Voorheen had de overheid zich niet met de aanleg en exploitatie van spoorlijnen bemoeid en dit aan particuliere, meestal regionaal opererende maatschappijen overgelaten. In 1860 kwam men tot het besef dat Nederland niet achter kon blijven bij de buurlanden en er een staatsinvestering nodig was om de losse verzameling particuliere lijnen tot een volwaardig nationaal spoorwegennet te maken. Tussen 1863 en 1869 werd bij elkaar ongeveer 900 kilometer spoor aangelegd en moesten er dus vele stations worden gebouwd. Men ontwikkelde een systeem van klassen voor stations die plaatsen van verschillende grootten van een bijpassend station voorzagen. Dit leidde tot de neo-klassicismische Waterstaatsstations die door het hele land verschenen. De eerste serie standaardtypen werd ontworpen door ir. K.H. van Brederode als bouwkundige verbonden aan de Commissie voor de aanleg van Staatsspoorwegen. Andere maatschappijen lieten zich weer inspireren door de catalogus die Van Brederode ontwikkelde wat tot gevolg had dat de standaard zich steeds verder leek uit te breiden hoewel de stations van andere maatschappijen geen precieze kopieën waren. Plaatselijke maatschappijen gingen door met het



standaardstation type '5de Klasse'



standaardstation type '3de klasse'



station Almelo de Riet - type Vierlingsbeek (W.B. Kloos 1956-1965)

aanleggen van lokaalspoorlijnen ter aanvulling van het hoofdspoorlijnnet zodat een fijnmazig spoorstelsel ontstond en bijna elke plaats werd ontsloten. Rond 1930 was het project grotendeels voltooid en begonnen de economische crisis en de concurrentie van de auto en bus er reeds toe te leiden dat lijnen en haltes werden opgeheven.

Naoorlogse standaardstations

Na de oorlog was er in eerste instantie vooral behoefte aan de wederopbouw van in de oorlog beschadigde stationsgebouwen van de grotere steden. Hier waren vanzelfsprekend unieke gewenst die ook nog eens de heldhaftige wederopstanding van Rotterdam, Arnhem, Leiden, Eindhoven, Enschede, Nijmegen, Den Bosch etc. moesten verbeelden. Dit vroeg om een monumentale architectuur die de architecten van de NS – H.G.J. Schelling, Sybolt van Ravesteyn, Koen van der Gaast – in deze periode ieder op hun eigen manier wisten te realiseren. Vanaf 1954 begon men weer te denken aan standaardtypen voor kleine woonkernen en buitenwijken van grote steden. Hiervan bestonden de reizigers vooral uit forenzen die naar grotere knooppunten vervoerd moesten worden om

te werken of over te stappen. Meestal ging het om de vervanging van bestaande, verouderde (tijdelijke) bouwsels en een niet onbelangrijk oogmerk van de NS was bovendien een nieuw, modern gezicht te laten zien die paste bij het imago dat het bedrijf wilde uitstralen. W.B. Kloos, die van origine stedenbouwkundige was bij het Rijk en later voor de NS, kreeg de opdracht een standaardtype te ontwerpen. Vanaf 1956 werden zestien haltegebouwtjes type Vierlingsbeek gerealiseerd. De grotere versie is een soort rechthoekige tweekamerbungalow dat langs het perron staat. Het gebouwtje is opgebouwd uit een betonskelet (zes betonportalen) dat ingevuld is met stalen glaspuien en borstweringen en muurvlakken van gele strengperssteen onder een plat dak van kweekplaat. De indeling kon naar gelang de situatie worden aangepast maar bestond uit een hal met daaraan een wachtruimte en aan de andere kant het plaatskaartenkantoor met balie, voorts was er een bagageruimte en verder een serie bergruimten en een heren- en een damestoilet. Een brede trap leidt als dit nodig is van het voorplein naar de hal op perronniveau. Het plaatskaartenkantoor is aan de perronkant twee meter uitgebouwd; hier heeft het personeel door de glaspuien goed zicht op het spoor en de spoorovergangen en kan men de overwegbomen bedienen. De wachtruimte



station Wierden - type Bunde (C. Douma 1964-1965) (foto uit: C. Douma, Stationsarchitectuur in Nederland 1838 – 1998)

heeft aan de zijde van het voorplein ook een uitbouw. Deze is van gesloten en bekleed met strengbersten. Hier bevindt zich de kachel en bijbehorende schoorsteen die weer zorgt voor het enige verticale element van het gebouw. Type Vierlingsbeek werd tot in 1965 gebouwd.

Van landmark en symbool in de stad naar efficiënte halteplaats

Na een periode van wederopbouw en architectonische vernieuwing met het 'parapluconcept' in o.a. Tilburg brak vanaf 1965 voor de NS een periode van neergang aan in financiële middelen en aantallen reizigers. In de eerste plaats werd dit veroorzaakt door de enorme groei van het particulier autobezit. Ook de vrachtauto concurreerde steeds succesvoller met de goederentreinen en door het sluiten van de Limburgse mijnen en de grote krimp van het steenkolenvervoer viel er een grote inkomstenbron weg. Een andere ontwikkeling in de stationsbouw was dat in de loop van de jaren zestig de opgave steeds beperkter werd en de stations daarom kleiner uitgevoerd konden worden. Een aantal veranderingen zoals de opheffing van de stationschef, centralisatie van allerlei functies zoals magazijnbeheer, de automatisering en centralisatie van de beveiliging waardoor het bedienen van seinen en wissels steeds minder ter plaatse gebeurde en de opheffing van de aanneming van bagage en snelgoed zorgden ervoor dat stationsgebouwen konden krimpen. Het resultaat voor de stationsbouw was dat



station Bunde - type Bunde (C. Douma 1964-1965) (foto: stationsweb)

de standaardisatie van haltegebouwtjes weer werd opgepakt en een steeds verder gaande versobering van de stationsarchitectuur en voorzieningen werd ingezet. Argumenten voor het bouwen van standaardstations waren sinds Kloos niet veranderd: het paste bij het spoorbedrijf waarin als vanzelfsprekend veel werd gestandaardiseerd - bovenleidingen, seinhuisjes, schakelstations etc. en een standaard vormgeving versterkte de identiteit van het bedrijf, de *corporate identity*. Vanzelfsprekend speelden besparing van geld en tijd (in de voorbereiding van de bouw van een nieuwe halte) een even grote, wellicht grotere rol.

Vernieuwing van het Kloos-type

In 1964 ontwierp NS-architect C. Douma een eerste serie van standaardstationnetjes die voortborduurden op het Kloos-type Vierlingsbeek en weer het prototype zou worden voor een aantal nieuwe typen. Douma, opgeleid in Delft, werkte vanaf 1960 als architect bij de NS en leidde vanaf 1975 de afdelingen Gebouwen, Stedenbouw en Vormgeving. Hij heeft alleen al door het grote aantal stations dat hij heeft ontworpen in zijn loopbaan een belangrijke stempel weten te drukken op de architectuur van de NS. De opzet van deze drie stations (Bunde, Geleen Oost, Wierden) was net zo eenvoudig en functioneel als die van het Kloos-type Vierlingsbeek. Op een rechthoekige plattegrond en onder een plat dak waren de verschillende benodigde ruimtes efficiënt naast elkaar

gezet. Een verwarmde wachtruimte met banken die in direct contact stond via een glazen wand en balie met het daaraan grenzende plaatskaartenkantoor. Achter het plaatskaartenkantoor bevond zich de bagageruimte en daarachter een aantal technische en berg ruimten en aan het perron een dames- en herentoilet. Het plaatskaartenkantoor heeft een uitbouw aan de perronzijde, een glazen erker, om zicht te bieden op de spoorbaan en de overweg. Deze stations hebben dan ook nog bedieningsinstallaties voor de beveiliging. Aan de pleinzijde is de bagageruimte uitgebouwd. Hier bevindt zich het laadbordes en de ingang voor bagage en snelgoed. Dit is slim weggewerkt achter een bakstenen schijf waarop een plaatselijke kunstenaar werd uitgenodigd een kunstwerk te ontwerpen. De stations werden opgebouwd uit een staalskelet dat is opgevuld met baksteen en vooral glas. De wanden van de wachtruimte en het plaatskaartenkantoor zijn boven lage borstwering geheel van glas. Het gedeelte voor de bagage, toiletten en berg ruimten zijn gesloten en van baksteen. Op deze wijze werd een grote contrastwerking bereikt tussen open en gesloten en openbaar en privé bewerkstelligd. Aan de zijkant kraagt het dak ver uit om ondersteund te worden door twee stalen kolommen. De reiziger heeft hier onderdoor direct toegang tot het perron; de doelgroep van de NS verschoof steeds meer naar forenzen en abonneementhouders die niet eerst langs het loket hoefden.

In deze serie stations is nog duidelijk geprobeerd een bepaalde mate van uniciteit en verbondenheid met de locatie te bereiken door kunstwerken op een beeldbepalende plek te laten maken door plaatselijke kunstenaars. In de volgende series standaardtypen werd ook hier van afgestapt om tot echte standaardhaltes te komen die in de eerste plaats uitstralen onderdeel te zijn van een netwerk en de huisstijl van de NS. Dit loopt synchroon met ontwikkelingen in de rest van de maatschappij en het bedrijfsleven: kantoren ontwikkelen een corporate identity, franchising etc. De NS gaat dus meer de kant op van het bedrijfsleven dan van de 'institutie in de stad' met een duidelijke band met de stedelijke omgeving. De kleine stations werden nu net zo behandeld als willekeurig elk ander onderdeel van het 'spoormeubiliair', dat ook gestandaardiseerd was en identiek in heel Nederland. Deze strategie werd alleen toegepast bij de reproduceerbare types van het kleine station met een ontvangstgebouwtje langs een zijperron (niet bij speciale stations voor een grote stad, of kopstations).

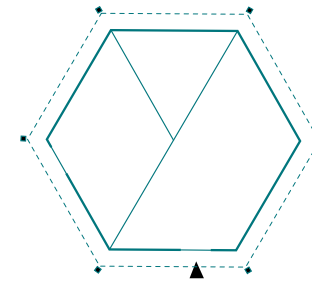


station Nijverdal - plinttype (C. Douma 1965-1976)

Het 'plinttype'

Zou je in het type Bunde met wat fantasie een familielid van de Glass House van Philip Johnson (1947) kunnen herkennen, het volgende type - door de architect zelf 'plinttype' genoemd - zou dan meer een verre achterneef van het Farnsworth House van Ludwig Mies van der Rohe (1951) kunnen zijn. Het gaat hier om het verschil van een uiterst eenvoudige en gedematerialiseerde doos van glas die om een kern is heen gebouwd, en die op een schijf boven de grond zweeft zoals bij Mies van der Rohe, of die direct uit de grond oprijst, zoals bij Johnsons huis. Ook het plinttype, door C. Douma ontworpen in 1965, is opgebouwd uit een stalen frame dat vooral is opgevuld met glas. Hier geen bakstenen borstwering maar geëmailleerd glas en het grootste verschil met het type Bunde is dat het gebouw op de betonnen vloerplaat lijkt te zweven boven de grond. Brede trappen leiden de reiziger naar het station op perronniveau dat opmerkelijk hoger ligt dan het voorplein. De verschillende ruimten zijn als het ware *gesandwich*t tussen de plint en het platte dak, beide elementen zijn even groot en even dik. Het doorlopende (van binnen naar buiten) houten schrotenplafond onderstreept dit idee van één plaat die erbovenop is gelegd.

De bakstenen wand aan het voorplein wordt in dit type alleen verbijzonderd door een 3D siermetselverband, een klok heeft het kunstwerk vervangen. De wand is eigenlijk deel van een klein bakstenen volume, hier bevindt zich enige bergruimte. Een tweede bakstenen volume herbergt aan het einde van het gebouwtje de openbare en personeelstoiletten en een kitchenette voor het personeel. De transparantie is in dit type gemaximaliseerd en het rijke materiaalgebruik – staal, verschillende kleuren geglazuurde baksteen, aluminium voor de daklijst, (geëmailleerd) glas - en de 'zwevende' plint verlenen het type enige monumentaliteit. Verschillende stations van dit type hadden een kunstwerk (mozaïek of tegelwerk) onder de balies (bijvoorbeeld station Beilen), deze zijn echter toen de balies vervangen werden na verloop van tijd allemaal verdwenen en bijna zeker verloren gegaan. Van het plinttype zijn zeven gerealiseerd.



station Haren - type Haren - sextant - (C. Douma 1968-1979)

Een nieuwe huisstijl, maar de architectuur wegbezuinigd

Aan het eind van de zestiger jaren werd de druk om te bezuinigen steeds groter. Een betere samenwerking werd opgezet met de overheid die planologisch betere aansluiting zocht bij de ontsluiting per spoor (bijvoorbeeld de Zoetermeerlijn en Flevolijn) en in de jaren zeventig het openbaar vervoer een belangrijke rol gaf in het nieuwe planningsadagium 'gebundelde deconcentratie'. De ruimtelijke planning was er hierin op gericht om de grote steden niet verder uit te laten breiden en nieuwe steden te ontwikkelen die de groei zouden kunnen opvangen zodat de Randsteden niet langzaam aan elkaar zouden groeien door zich uitbreidende voorsteden tot één geheel. Bovendien werd het treinvervoer geheel gereorganiseerd en gericht op de accommodatie van forenzen, bijvoorbeeld door de opdeling van diensten in enerzijds snelle intercityverbindingen en anderzijds snel- en stoptreinen die in zoveel mogelijk voorsteden en stadsgewesten stopten. De overheid subsidieerde het tekort dat toch nog bestond bij de NS. De uitbreiding van het aantal haltes en de verhoging van de treinfrequentie stimuleerde het aantal reizigers. Tegelijkertijd werd een nieuwe huisstijl ontwikkeld en een modern logo ontworpen waarmee het gevleugelde spoorwiel voorgoed verdween. Het consequente gebruik van geel en blauw en de ontwikkeling van een nieuwe bewegwijzering en belettering zorgden voor een overtuigend en veel gewaardeerd bedrijfsimago. De standaardtypen die in deze periode werden ontworpen voor de haltegebouwtjes passen in het beeld van rationalisering, standaardisering en eenheid van beeld maar tegelijkertijd bij de sterke versobering die ondanks het succes dat de NS had met het vergroten van het aantal reizigers en de versterking

van het merk NS nodig was. De overheid moest immers nog steeds financieel bijspringen om de begroting sluitend te maken.

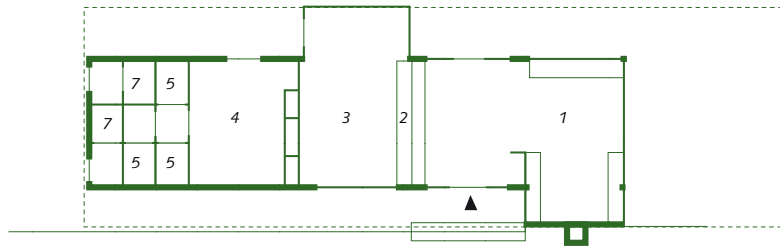
Twee typen werden in deze periode ontworpen en gerealiseerd. Type Haren, in de volksmond sextant genoemd, is een zeskantig gebouwtje, meer een kiosk, dat voor voorstadhaltes en marginale stations werd ontwikkeld. Het bevat een plaatskaartenkantoortje, enige dienstruimten en een kleine wachruimte. De vormgeving is uitermate sober en straalt tijdelijkheid uit, alsof het om een noodgebouw gaat. Dit afwijkende type is zestien keer gebouwd. Het andere type betreft type Beilen, het type dat hier in deze CV centraal staat en in het volgende hoofdstuk beschreven zal worden.

Echte standaardtypen zijn hierna niet meer ontworpen. Veel kleine haltes kregen niet meer dan een verwarmdeabri en voor deze marginale haltes was de architectuur zo echt verworden tot gestandaardiseerd meubilair. De kritiek vanuit de vakwereld en van het publiek op de standaardstations was niet mals, men vond het smakeloze eenheidsworst. Vanaf de jaren tachtig streefde men daarom weer naar uniciteit. Wel zijn een aantal families van stationsgebouwtjes ontworpen die sterk op elkaar leken en gestandaardiseerde onderdelen hadden, bijvoorbeeld de serie stations voor de Zoetermeerlijn van Douma en een cluster voorstadstations van J. Bak die opgebouwd waren met gelijkvormige elementen (dakconstructie, draagsysteem, borstwering en puien) in terugkerende kleuren als een soort legostenen maar steeds in een andere configuratie.

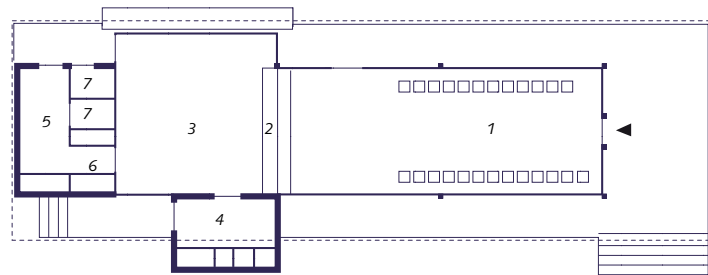
Lokatie kaart van nog bestaande en van gesloopte naoorlogse standaardstations

bestaand	gesloopt	
■	■	Kloos 1956-1965 >> Type Vierlingsbeek
■	■	Douma 1964-1965 >> Type Bunde
■	■	Douma 1965-1976 >> Type Etten-Leur / 'plinttype'
■	■	Douma 1968-1979 >> Type Haren
■	■	Douma 1970-1980 >> Type Beilen

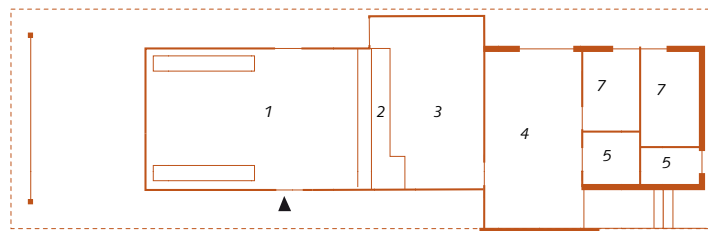




Standaardstation Kloos 56-65 -> Vierlingsbeek

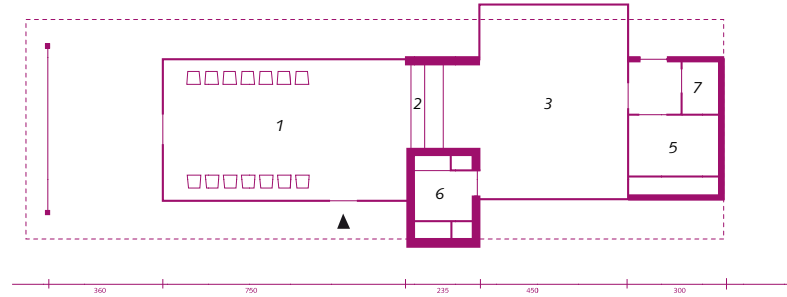


Standaardstation Douma 65-76 -> Nijverdal

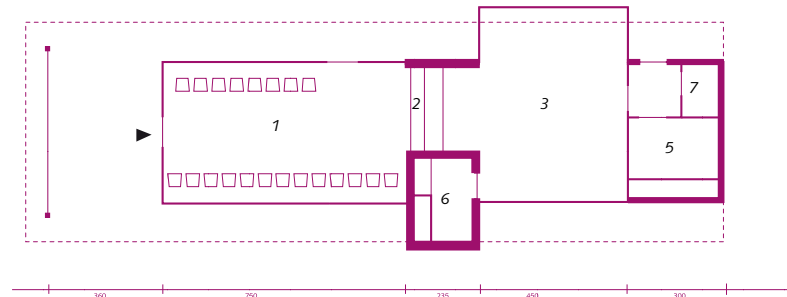


Standaardstation Douma 64-65 -> Bunde

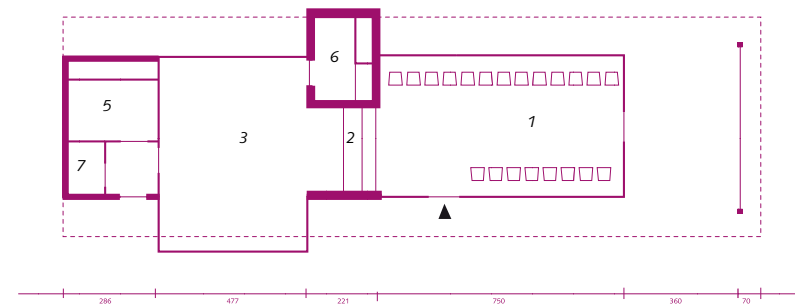
Standaardstation Douma 70-80



Ravenstein



Zuidhorn



Grijskerk

Standaardstation type Beilen

Achtergrond

Het standaardstation type Beilen is specifiek ontworpen om de 19e eeuwse standaardstations te vervangen in kleine landelijke gemeenten. Deze stations waren vaak te groot geworden (de afschaffing van de stationschef betekende leegstand van de woning) en de leegstaande ruimten bleken meestal onverhuurbaar. De plattegronden van de 19e eeuwse stations waren bovendien verouderd; er was geen zicht vanuit het plaatskaartenkantoor op de wachtruimte, wat vandalisme in de hand werkte, en vanuit de wachtruimte was er onvoldoende uitzicht op de sporen en perrons. In veel gevallen waren de stations bouwvallig of hadden veel achterstallig onderhoud (metsel- en stucwerk, houtwerk e.d.) en bovendien was net de nieuwe huisstijl en imagocampagne ingezet waarin de NS modern, snel en efficiënt naar voren kwam. Men wilde dus snel van het verouderde en lastige vastgoed af en aangezien in 1972 een groot aantal stations op de Rijksmonumentenlijst was geplaatst, ging men ervan uit dat die gebouwen die waardevol waren bescherming genoten en had men weinig scrupules de vernieuwing grootscheeps aan te pakken. Er zijn dan ook achttien stations van het type Beilen gebouwd. Herhaling van een standaardontwerp was de meest snelle, efficiënte en economische manier om deze klus te klaren. De financiële tekorten in het bedrijf hadden tot gevolg dat men zich geheel op de *basics* van zijn *core business* richtte: een goedkoop kaartje, een punctuele dienstregeling, goed en comfortabel materieel en klantvriendelijk personeel. Architectuur kwam in de jaren zeventig op de tweede plaats en werd veronachtzaamd.

Beschrijving

Type Beilen is in een grote en kleine variant gebouwd. Het grote type heeft een rechthoekige plattegrond van 6 bij 20 meter en heeft de gebruikelijke indeling van overluidende toegang, wachtkamer met 26 kuipstoeltjes, loketbalie met ruimte voor twee loketten, plaatskaartenkantoor en dienstruimte. Aan de perronzijde heeft de dienstruimte drie dichte deuren die blauw geschilderd waren, de middelste gaf



station Beilen, 1970 (foto: stationsweb)



station Beilen, 2009



station Veenwouden, 2009



station Raalte, 2011

station Raalte, 2011



station Veenwouden, 2009



station Wijchen, 2011





station Borne



station Raalte

toegang tot het openbare toilet. Het plaatskaartenkantoor heeft in veel gevallen een glazen erker om toezicht te kunnen houden op de sporen en de overweg. Aan de pleinzijde is een tweede bakstenen uitbouw waarin zich een kitchenette bevond. Dit bakstenen volume steekt ruim boven het hoofdvolume uit en vormt zo een kleine toren, het enige verticale element. Op de eenvoudig gemetselde muur is een (lichtgevende) klok geplaatst als accent en bakken voor de reiziger. Het kleine type heeft een plattegrond van 4,05 bij 17,35 meter en heeft een wachtkamer met 14 tot 20 zitplaatsen. Dit type bezit slechts één loket. De toegangsdeuren naar de wachtkamer bevinden zich op variërende plekken. De grote stations hebben naar gelang de looproutes drie of twee deuren. De kleine hebben soms slechts één deur, meestal twee. Het ligt aan de situatie, of het station direct toegang biedt tot het perron of niet, waar de deuren zijn geplaatst. Er is altijd een deur aan de kopse kant, onder de luifel.

Het eerste station in deze reeks standaardstations bouwde men in Beilen (1972) in een grauwe, goedkope betonsteen. De meeste stations zijn daarna opgetrokken in bezande handvormsteen (geel voor het dienstdeel en bruin voor de toren). Een uitzondering wordt gevormd door Venray dat in een eenvoudige metselsteen

werd opgetrokken. Dit station heeft ook geen erker voor de beveiliging. In Raalte en Barneveld Centrum is voor alle delen gele handvormsteen gebruikt en ook deze stations hebben geen uitkijkerker gekregen. Best en Breukelen zijn net als Beilen opgetrokken uit goedkope betonsteen. Station Best week in de serie nogal af omdat onder een extra lange luifel een trap en tunnel naar het tweede perron leidde. Dit station werd overigens in 2000 gesloopt.

De grote versie van type Beilen bouwde men in: Beilen (1972), Buitenpost, Didam, Veenwouden, Wijchen (4x 1973), Venray (1976), en Best (1977).

De kleine versie kwam te staan in: Tegelen, Zuidhorn, Akkrum (3x 1972), Wehl, Ravenstein (beide 1973), Grouw-Irnsom, Grijskerk (beide 1976), Borne (1975), Barneveld Centrum, Raalte (beide 1978) en Breukelen (1980).

Gesloopt zijn inmiddels: Didam, Tegelen, Grijskerk, Best en Breukelen.

Architectuur: Balktype

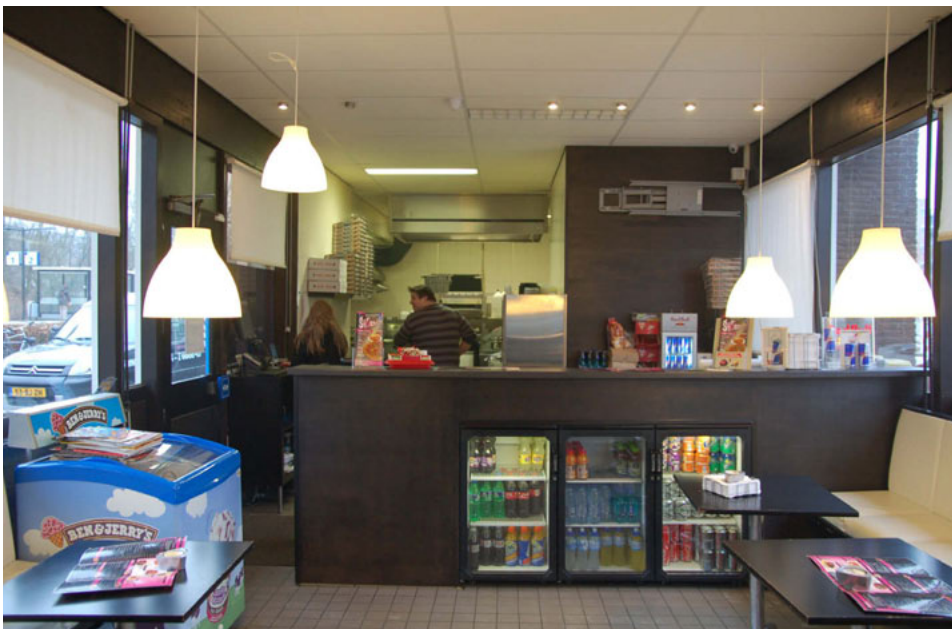
Het nieuwe standaardtype Beilen werd in 1970 door Douma ontwikkeld als een uitgekledde versie van het eerdere plint-type. In opzet en plattegrond is type Beilen



station Barneveld



station Wijchen



station Borne

hetzelfde; een rechthoekige gebouwtje met plat dak dat in de lengterichting parallel naast het spoor is geplaatst. Ook in dit type is er een duidelijk contrast tussen publieksruimte (open, glas) en toilet- en dienstruimten (gesloten, baksteen). Op de gebruikte materialen is echter bezuinigd: geglazuurd baksteen werd handvormsteen, betonsteen of eenvoudige metselsteen, stalen puien werden van geschilderd hardhout (meranti), het stalen skelet werd een constructie van een betonnen fundering met dragende muren en daarboven twee grote gelamineerde liggers van geïmpregneerd hout die het dak dragen. Deze liggers, nogal grove, dikke balken vormen het beeldbepalende element in het type Beilen, dat we daarom ook het 'balktype' zouden kunnen noemen. Aan de kopse kant worden de balken waar het dak sterk overkraagt om een luifel en doorgang te vormen, aan de uiteinden ondersteund door een metalen portaalspant. Aan de andere kopse kant, in het gesloten bakstenen deel, bevindt zich tussen de balken een strook ramen. De oorspronkelijke kleur van de geschilderde delen lijkt NS-blauw te zijn geweest, in ieder geval op de balken en de gesloten deuren. Ook de borstweringen waren blauw geëmailleerd. Een mooi detail, dat nog overgebleven



station Beilen, 1971 (foto: Utrechts Archief)



station Best, 1980 (foto: Utrechts Archief)



station Borne, 1975 (foto: Utrechts Archief)



station Wijchen, 1975 (foto: Utrechts Archief)



station Barneveld Centraal



station Raalte



station Borne

30



station Wijchen

31



is van het plinttype en kwaliteit verleent aan de gebouwen, is het gelakte houten schrotenplafond dat doorloopt van binnen naar buiten. De onderkant van het dak is als het ware behandeld als één doorlopend vlak en is opgebouwd uit in de lengte van het gebouw doorlopende schroten. Oorspronkelijk waren deze houten schroten transparant gelakt.

Misschien het belangrijkste verschil met het voorgaande type is dat de 'plint' verdween en het gebouw op spoorstaafniveau werd gebouwd. Dit bespaarde geld doordat de constructie eenvoudiger werd. Hiermee verloor dit type echter een belangrijk architectonisch motief en boet het duidelijk in aan architectonische kwaliteit en monumentaliteit. Het stationsgebouw fungeert niet meer zoals in het 'plinttype' als verbindend element, als brug, tussen het lagere voorplein en het hogere perron, de reiziger moet nadat hij de luifel is onderdoor gegaan alsnog een trapje of *ramp* beklimmen.

Stedenbouwkundige context en situering

Ook de situering van de stations type Beilen is vaak minder vanzelfsprekend. In de meeste gevallen werd het nieuwe station naast het oude gebouwd. Zo kon het oude gebouw gewoon doorfunctioneren tijdens de nieuwbouw. Op de plek van het oude station werd na de sloop een fietsenstalling of parkeerplaats gemaakt. Bij de meeste stations kon men de aansluiting op het perron redelijk voor elkaar krijgen door het perron te verlengen of een stuk te verplaatsen, al was er wel steeds het probleem van het hoogteverschil tussen station en perron dat overbrugd moest worden (met een korte ramp meestal). Uitzonderingen vormen Buitenpost, Barneveld Centrum, Ravenstein en Didam (inmiddels gesloopt) waar geen directe aansluiting op het perron gemaakt kon worden en het station een stukje verderop langs het spoor staat. Dit leverde voor de reizigers een wat onnatuurlijke routing op. Men moest als men geen abonnement had via het voorplein naar het stationsgebouw, hier een kaartje kopen en dan weer een stukje teruglopen om het spoor over te steken of een ramp te beklimmen naar het perron. Er was meestal wel een directe aansluiting van de fietsenstalling die naast het perron was verrezen naar het perron. Inmiddels worden de kaartjes voornamelijk via automaten verkocht die op de looproute staan waardoor deze eigenaardigheid minder een struikelblok is geworden voor de reiziger. Wat de stedenbouwkundige context van de stations in deze serie betreft is deze gevarieerd. De stations staan meestal een eind weg van het oude dorpscentrum en dus oorspronkelijk aan de rand van het dorp of zelfs een eindje buiten het dorp.

Waardering en aanbevelingen

Inleiding

Deze waardering en aanbevelingen betreffen een hulpmiddel om intern binnen het bedrijf NS/ NS Poort/ ProRail herbestemmings- en renovatieplannen vanuit te ontwikkelen en te toetsen. Zij vervangen niet de redengevende beschrijving of gemeentelijke welstandscriteria die de juridische basis vormen voor monumentendiensten en welstandcommissies. Voor deze serie stations bestaan geen redengevende beschrijvingen aangezien het geen monumenten betreft, zij hebben voor de monumentendiensten en welstand dan ook geen bijzondere status. Deze CV kan wel worden aangereikt aan deze instanties bij het indienen van plannen als het bijbehorende cultuurhistorisch onderzoek waar zij dikwijls toch naar vragen.

Algemene waardering

Het type Beilen vormt in de serie standaardtypen die de NS heeft voortgebracht niet het meest architectonisch interessante type. In vergelijking met het plinttype en het type Bunde is het wat het materiaalgebruik betreft maar ook in zijn architectonische elementen en motieven een wat armoedig en saai lid van de familie te noemen.

Toch bezit type Beilen in zijn originele staat wel een hoge mate van helderheid, stevigheid en vanzelfsprekendheid en staat het gebouw voor een belangrijke periode in de NS-historie, een periode van harde bezuinigingen en weinig aandacht voor architectonische vormgeving, maar een rationele, functionele en efficiënte benadering van haar product en alles wat daarbij hoort. Ook heeft het gebouw cultuurhistorische waarde als laatste lid van een hele reeks standaardtypen dat vanaf type Vierlingsbeek werd ontworpen en gebouwd door heel Nederland. Alleen al om deze redenen is het interessant om een paar van de gebouwen in originele staat te behouden als dat mogelijk is. Juist de historische beleving van het stationsgebouw kan bijdragen aan een door de reiziger als prettig

In de meeste gevallen zijn de dorpen naar en/of om het station gegroeid en staan de stations nu in een woonwijk, soms een industrieterrein (Beilen), of aan een rotonde (Wijchen), grote weg (Wehl), of zelfs snelweg (Grou-Jirnsum). Barneveld Centrum is het meest centraal gelegen station, ook toen het gebouwd werd was de locatie niet ver van de dorpskern. De stations kregen allemaal een voorplein waar plaats is voor een bushalte en waar personenauto's kunnen stoppen voor het wegbrengen en ophalen van passagiers. De meeste stations hebben bovendien ruime parkeergelegenheden en bij sommige stations is er een speciaal P+R parkeerterrein gekomen (Beilen, Buitenpost, Wijchen, Borne).

Inventarisatie actuele staat stations type Beilen

De meeste stations van het type Beilen zijn architectonisch nog grotendeels in originele en goede staat. Inmiddels hebben de veel van de gebouwen hun functie als station verloren. Een aantal van de stations lijken leeg te staan, een aantal hebben een nieuwe functie gekregen (restaurant, snackbar, VVV-kantoor) en bij sommigen bestaat nog de mogelijkheid aan een kassa kaartjes te kopen maar overall is deze functie in de eerste plaats overgenomen door kaartjesautomaten. In Buitenpost, Veenwouden en Zuidhorn zijn haltes van Arriva die er treinen aanbieden. In een aantal gevallen (bijv. Raalte) is door schildering van de balken en het aanbrengen van borden het beeld enigszins aangetast. Ook wordt de transparantie van het beglaasde deel hier en daar geweld aangedaan door dichtplakken en gordijnen en zijn de interieurs aangepast, maar de veranderingen zijn over het algemeen niet structureel van aard. Een uitzondering vormt station Grou-Irnsum. Dit station is in 2000 behoorlijk verbouwd door er een groot bakstenen volume tegenaan te bouwen aan de pleinzijde en het gebouwtje rondom te vergroten. Door de afgeschuinde daken van deze aanbouw en het tympaan boven de ingang heeft het gebouw een geheel ander silhouet en uitstraling gekregen.

ervaren wachttijd. Bij deze standaardstations lijkt de historische uitstraling nu nog klein te zijn, maar dit kan toenemen door het verstrijken van tijd. Het behoud van de architectonische kwaliteiten die het type bezit kan dus de waarde (zeker in de toekomst) vergroten.

Aangezien nog dertien van de stations bestaan ligt het voor de hand waar nodig nieuwe functies voor de gebouwtjes te zoeken zodat ze bestaansrecht houden. Dat hierbij soms aanpassingen aan de gebouwtjes nodig of wenselijk zijn is te voorzien. Omdat de kwaliteiten van de architectuur juist liggen in de helderheid, soberheid en rationaliteit van het ontwerp en materiaalgebruik en deze heel kwetsbaar zijn, zijn een waardestelling en standaardontwerp voor aanpassing instrumenteel in het behoud ervan. Onbeheerste en onoverwogen ingrepen kunnen gemakkelijk mediocriteit en rommeligheid opleveren, wat wordt geïllustreerd door verschillende aanpassingen die al gedaan zijn (bijvoorbeeld in Grou-Irnsrum). Het is bovendien van belang dat de regels uiterst eenvoudig zijn, omdat ze begrepen, uitgevoerd en beheerd moeten kunnen worden door kleine ondernemers ook als er geen direct door NS Poort aangestuurde ontwerpers aan meedoen. Tenslotte is het verstandig om bij een ontwerp voor uitbreiding van de stations zoals nu door Kempe Thill wordt gedaan ook een beheersconvenant op te nemen, zodat de transparantie en helderheid niet alsnog door reclame-uitingen, borden en inrichting teniet wordt gedaan.

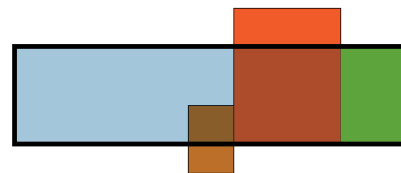
Waardering op onderdelen met bijbehorende aanbevelingen

Zoals gezegd dragen de architectonische kwaliteiten van het gebouw bij aan de identiteit van het station en daarmee ook aan het bedrijf NS. De architectonische kwaliteiten van type Beilen liggen in de volgende kenmerken en elementen:

- De rechthoekige plattegrond met uitbouwtjes aan de lange kanten.

Aanbeveling 1:

- Het gebouw moet in de basis een rechthoekige 'bungalow' blijven opgebouwd uit glazen en bakstenen 'blokken'.



36

Aanbeveling 2:

- Aanbouwen zijn mogelijk mits rekening gehouden wordt met de contrastwerking tussen openheid en geslotenheid, en de structurele logica van het gebouw. D.w.z. niet ineens een bakstenen aanbouw onder de luifel bijvoorbeeld. Eén kant is meer gesloten en daar zou in baksteen uitgebouwd kunnen worden, de andere kant is open en daar zou aan de lange kanten een glazen erker denkbaar zijn (zoals sommige stations oorspronkelijk hadden voor de bediening van de veiligheidsinstallatie). Verlenging van het gebouwtje zou kunnen mits aan de gesloten kant, al is dan wel de vraag hoe men met de balken en de raamstrook ertussen omgaat.

- Het contrast tussen het open, glazen deel (openbaar) en het gesloten, bakstenen deel (privé).

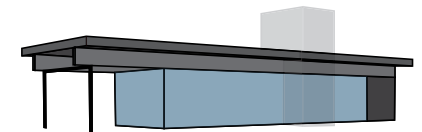
Aanbeveling 3:

- Het contrast moet zo helder mogelijk gehouden/gemaakt worden. Dit betekent het transparante deel zo min mogelijk dichtmaken door plakfolies, reclameborden of wanden en anderzijds geen grote openingen maken in het gesloten deel waardoor de zonering verwaterd.

- Het silhouet van een doos met een plat dak met overstek aan de lange kanten en een ruime luifel/onderdoorgang aan de korte kant.

Aanbeveling 4:

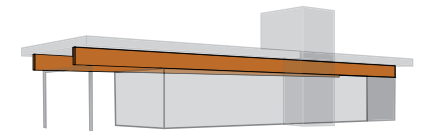
- De luifel/onderdoorgang moet behouden blijven, de luifel mag niet worden dichtgebouwd.



- De balken/liggers als grote, losse ononderbroken/onopgedeelde elementen.

Aanbeveling 5:

- De balken moeten zichtbaar gelaten worden, verhullende borden of belettering moet vermeden worden.

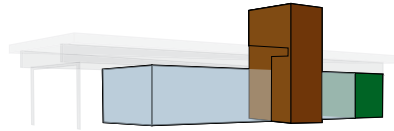


37

- De oorspronkelijke materialen behouden: baksteen, (geëmailleerd) glas, merantihouten puien, gelamineerd hout van de liggers, metalen portaalspant, houten schrotenplafond, verf op kozijnen, deuren, balken.

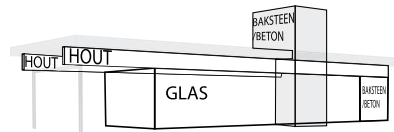
Aanbeveling 6:

- Het heeft de voorkeur voort te bouwen in de oorspronkelijke materialisering: Het is in principe mogelijk op een heldere manier een nieuw materiaal te introduceren, maar dit moet dan duidelijk een nieuw element zijn en in de geest van de oorspronkelijke materialisering, dat wil zeggen natuurecht en sober. Geen composieten, beplating of stucwerk, de materiaaleigen verschijningsvorm moet zichtbaar blijven.



Aanbeveling 7:

- De glaspuien kunnen wel helemaal geopend en doorzichtig gemaakt worden maar de borstweringen mogen niet worden verdikt, d.w.z. deze moeten van geëmailleerd glas of een net zo glanzend materiaal blijven en mogen niet worden vervangen door muurtjes van wat voor materiaal ook. De doorlopende gladheid van de originele borstweringen zijn belangrijk in het contrasteffect met het bakstenen deel, er is ook een contrast tussen glad en ruw. Bij uit- of aanbouwen deze contrasten voortzetten of versterken.



Aanbeveling 8:

- Een detail dat kwaliteit verleent aan de gebouwen is het gelakte houten schrotenplafond dat doorloopt van binnen naar buiten. Het was opgebouwd uit in de lengte van het gebouw doorlopende schroten. Als dit plafond nog aanwezig is, is deze het behouden waard. Als de plafonds in stations verdwenen/vervangen zijn is het aan te raden



eenzelfde soort plafond terug te brengen, of in ieder geval ernaar te streven het plafond zoals oorspronkelijk als één vlak te behandelen en door te laten lopen van binnen naar buiten.

Aanbeveling 9:

- Een kleuronderzoek van de geverfde delen om uit te zoeken hoe de originele kleurstelling was is aan te bevelen.

- Indeling en entrees

Aanbeveling 10:

- De plattegrond van type Beilen is steeds ongeveer hetzelfde: luifel/onderdoorgang, wachtruimte, balie(s) met daarachter het plaatskaartenkantoor met in de uitbouw aan de pleinzijde een kitchenette, daarachter een zone met bergruimte, toiletten (openbaar en personeel) en technische ruimte. Deze indeling heeft ook de verdeling van het gebouw in gesloten (privé) en transparant (publiek) tot gevolg, een verdeling en contrast die behouden dienen te worden. Naar gelang de looproute van de reizigers zijn de entreeduren in het gebouwtje geplaatst, soms drie entrees (aan de kopse kant en aan beide lange zijden) en soms twee (aan de kopse kant en aan de pleinzijde), in het geval van de grote versie. De kleine versie heeft twee

entrees en soms slechts maar één (aan de kopse kant). Aangezien de locatie van de entreedeuuren steeds werd aangepast aan looproutes en omstandigheden is er geen bezwaar tegen het verplaatsen of weghalen van entrees wanneer daar behoefte aan zou zijn bij herbestemming. Bij verplaatsing zou wel eenzelfde soort deur op dezelfde wijze moeten worden ingepast en bij het geheel weghalen van een entree zou de gevel moeten worden aangeheeld, d.w.z. op dezelfde wijze doorgezet met boven transparant glas en onder een borstwering van geëmailleerd glas.

- *Stedenbouwkundige aanbevelingen:*

Aanbeveling 11:

- De architectuur van dit type station heeft een heldere klare lijn en sobere uitstraling, zonder opsmuk of architectonische pretentie. Dit uit zich ook in de wijze waarop de gebouwtjes zijn gesitueerd en direct op de grond staan, zonder plint, drempel of opstapje. De stations zijn ontworpen met het idee dat ze los, vrijstaand aan het voorpleintje staan zodat van ver duidelijk is waar het station is, waar de reiziger wezen moet. Het is aan te bevelen deze vrijstaande situatie te behouden, de gebouwtjes zoveel mogelijk vrij te houden en geen andere constructies ervoor, omheen, tegenaan te bouwen. Voor terrassen bijvoorbeeld heeft het de voorkeur mogelijke omheiningen zo doorzichtig mogelijk te bouwen. De terrasomheining bij station Raalte, waar Herzog & De Meuron-achtig muurtjes zijn opgetrokken, d.w.z. stenen gevat in metalen rasterwerk, is te gesloten. De materiaalkeuze sluit bovendien in het geheel niet aan bij de bestaande architectuur. Beter zou zijn te kiezen voor glas of een ander doorzichtig materiaal.



- *Borden en reclame-uitingen*

Aanbeveling 12:

- Bij verschillende voorgaande aanbevelingen wordt gewaarschuwd voor de aantasting van het transparante deel. Dit kan met name van belang zijn bij de plaatsing van borden en reclame-uitingen. Het is niet wenselijk deze grote delen van de ramen te laten beslaan. Een bescheiden neonwerk of lichtbak in een raam is denkbaar, als het transparante karakter niet teveel inboet.

Bij aanbeveling 5 is al ter sprake gekomen dat de balken geen plek kunnen bieden aan borden en belettering, de balken moeten herkenbaar blijven als elementen.

Een plek waar wel borden/reclame aangebracht kunnen worden is de 'toren', mits het gaat om één bord/vlak, d.w.z. geen serie verschillende borden.

Ook op andere baksteenmuren kunnen borden of reclame-

uitingen aangebracht worden, al verdient het de aanbeveling dit tot een minimum te beperken, hoe meer borden e.d. de vlakken onderbreken hoe rommeliger het aanzicht wordt. Een andere mogelijke plek zou zijn tussen de palen van het metalen portaalspant gezien het feit dat dit oorspronkelijk de locatie was van de originele NS-borden met aankomst- en vertrektijden. Wanneer het gebouw geen stationsfunctie meer heeft kan de lichtbak met NS-logo op het dak vervangen worden door een nieuwe versie met een andere boodschap.



Extra aanbevelingen voor andere typen

In principe gelden alle bovengenoemde punten voor type Beilen ook voor de andere typen. Daar waar de typen verschillen zijn echter nog extra aanbevelingen nodig. Type Vierlingsbeek vormt hoewel het de voorloper is van Type Bunde, het plinttype en type Beilen een geval apart. De architectuur en ook de grote verschillen in ontwerp en situering tussen de stations van dit type maken een standaard benadering gebaseerd op de verkenning en waardering van type Beilen lastig. Wij hebben dit type daarom bij de aanbevelingen buiten beschouwing gelaten.

Aanvullende aanbevelingen voor Type Bunde, enig resterende station: Wieringen

- Het kunstwerk van Joep Gierveld op de bakstenen schijf in de voorgevel moet vanzelfsprekend behouden blijven en zo nodig gerestaureerd.
- De lage plantenbak moet behouden blijven als onderdeel van de ruimtelijke compositie en als deze vervangen zou moeten worden zou een gelijkende geglazuurde baksteen gevonden moeten worden zodat het niet afsteekt bij de bakstenen schijf.

Aanvullende aanbevelingen 'Plinttype'

- De plint moet onaangetast blijven, d.w.z. de ruimte tussen het betonnen basisvlak en de lager gelegen grond moet niet worden opgevuld. Ook de trappen die bij sommige stations van dit type oorspronkelijk opgebouwd waren uit losse, 'zwevende' treden zouden als deze aan vervanging toe zijn op dezelfde wijze terug moeten komen.
- Uitbreidingen en aanbouwen moeten de plint in ere houden, d.w.z. dat de plint moet worden uitgebreid voor aanbouwen als dit nodig is of het hoogteverschil moet op een andere manier worden overbrugd die geen inbreuk doet aan de bestaande plint.
- Ook bij dit type is het materiaalgebruik en de vormentaal van aanpassingen en uitbreidingen van groot belang, de materialen zijn hier: stalen kozijnen, (geëmailleerd) glas, aluminium daklijst, geglazuurde bakstenen (kleuren verschillen per station), betonnen plint en trappen.

Geraadpleegde literatuur

Bureau Spoorbouwmeester, Crimson Architectural Historians, Urban Fabric, **De Collectie. Bijzondere stationsgebouwen in Nederland**, NAI Uitgevers, Rotterdam 2009.

C. Douma, **Stationsarchitectuur in Nederland 1838 – 1998**, Walburg Pers, Zutphen 1998.

Victor M. Lansink, **Spoorwegstations in Nederland 1955 – 1980: Variatie in standaardisatie**, Doctoraalscriptie Kunstgeschiedenis, april 1998, Universiteit Utrecht.

H. Romers, **Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841/1938**, Walburg Pers, Zutphen 2000.

www.stationsweb.nl

www.hetutrechtsarchief.nl/spoorwegen

Cultuurhistorische analyse en aanbevelingen
Standaardstation type Beilen

In opdracht van NS Poort

Crimson Architectural Historians
(Ewout Dorman, Wouter Vanstiphout, Cassandra Wilkins)

Rotterdam, februari 2012

Crimson
ARCHITECTURAL HISTORIANS

*Mathenesserlaan 179-181
3014 HA Rotterdam The Netherlands
P: (31) 10 2827724 F: (31) 10 2827725
crimson@crimsonweb.org www.crimsonweb.org*

The background is a blue-tinted photograph of a building's exterior. It features a series of horizontal slats or louvers that create a strong sense of depth and perspective, receding towards the top right. In the lower right corner, a white, rectangular pillar or column is visible, partially cut off by the edge of the frame. The overall mood is modern and architectural.

Crimson

ARCHITECTURAL HISTORIANS